

SAAB Lancia 600 1980–89

NEVS-brevet onsdag 10 juli
Föregående måndag 8 juli

NyTeknik

1. Experter tveksamma till MP-utspel om fossilfritt 2030

Johan Kristensson 2019-07-01 17:15

Miljöpartiets nya mål är att helt sluta sälja fossila drivmedel till transportsektorn 2030. Men experter tror att det målet kan vara för tufft.



Efterfrågan når sin kulmen 2024 spår Goldman Sachs

Söndagen var Miljöpartiets dag i Almedalen. Ett av utspelen hade rubriken ”Inte en droppe fossilt bränsle ska säljas 2030” vid publicering på Expressen Debatt. Av innehållet framgår att det är transportsektorn som avses. Inrikes transporter står i dag för ungefär en tredjedel av de svenska koldioxidutsläppen. Räknas även utrikes sjöfart och flyg med uppgår andelen till drygt 40 procent.

Miljöpartiets nya mål förtydligas i debattartikeln så här: ”För diesel vill vi sätta målet om att ha 100 procent förnybart 2030 och för bensin vill vi sätta ett så högt mål som är tekniskt möjligt”.

Det skulle sannolikt innebära en skärpning av de mål som Sverige redan har beslutat.

Nuvarande mål: 70 procents minskning till 2030

Mål för inrikes transporter (utom inrikesflyget) är att utsläppen av växthusgaser ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivå. Det ska ses som ett steg mot målet att nå nettonollutsläpp till 2045.

Och inte ens de målen ser ut att nås, konstaterade Kungliga ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) nyligen i en rapport inom projektet Vägval för klimatet.

– För att lyckas måste vi ta fram alternativ i tillräcklig volym, samt elektrifiera. Det är drygt tio år kvar och tillståndsprocesserna för att öka produktionskapaciteten av förnybara drivmedel är långa, säger Karin Byman, energiexpert på IVA.

Det räcker heller inte med elektrifiering för att ställa om fordonsflottan till 2030. Därför behövs även biobränslena, fortsätter hon.

– Klart att vi ska gå så långt som möjligt. Men redan en 70-procentig minskning till 2030 är ambitiöst. Det kanske är tillräckligt snabbt om vi ska vara realistiska, säger Karin Byman.



Karin Byman
energiexpert Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien.

IVL-experten: Målet för tufft

Anders Roth, mobilitetsexpert på IVL Svenska miljöinstitutet, är av en liknande åsikt. Han tror att Miljöpartiets mål är för tufft.

– Jag är som många andra orolig för takten i omställningen. Men 100 procent reduktion till 2030 tror jag är fel. Jag är inte negativ till utfasning, men kanske snarare till 2035–2040, säger han.

Konsekvensen skulle enligt honom annars bli ett för hårt tryck på biodrivmedelssektorn.

– Sverige är inte ensamt om att vilja ta del av den i och med EU:s förnybartdirektiv. Vi importerar redan 80 procent av vårt biodrivmedel.

I dagsläget används 20 TWh biodrivmedel till vägsektorn och arbetsmaskiner. Framöver kommer även sjöfart och flyg behöva ta del av den tillgängliga mängden biobränsle.

– Det ökar efterfrågan samtidigt som vi inte har riktig ordning på hållbarheten kring den, säger han och syftar bland annat på konsekvenserna av oljepalmsodlingar.

Liksom IVA tror inte heller Anders Roth att elbilar kommer att lösa utsläppsproblemet fram till 2030. En tredjedel av personbilstrafiken kan man möjligen hoppas är elektrifierad då, menar han. För den tunga trafiken blir siffran sannolikt lägre.

SPBI ger inget tydligt svar

Branschorganisationen Svenska petroleum- och biodrivmedelsinstitutet (SPBI) ger inget tydligt svar på frågan om 2030 är ett rimligt mål för utfasning:

”Tidpunkten handlar om att det ska finnas tillgänglig teknik och befintliga fordon samt tillgång på hållbara biodrivmedel, för att de ska kunna köras på annat än fossila drivmedel. Det är lättare att ersätta diesel med biodrivmedel än bensin där det tekniskt är mer utmanande då bensin är en blandning av ca 5-10 olika strömmar för att få önskade egenskaper för bensinmotorn”, skriver Sofie Quant, kommunikationschef på SPBI, i ett mejl.

Hon konstaterar att det är svårt att sia om tillgången på biodrivmedel 2030 men påpekar att det planeras högre produktionskapacitet samtidigt som den europeiska efterfrågan förväntas öka.

Angående vilken inblandning av biobensin som kan tänkas vara tekniskt möjligt 2030 svarar hon 25–30 procent, teoretiskt sett.

”Det kräver dock att det utvecklas nya kvaliteter av biobensin samt en ökad produktionskapacitet. Med dagens biobensin som har för lågt oktantal samt har en låg tillgänglig produktionskapacitet kan man idag endast blanda i små volymer av biobensin”, skriver Sofie Quant.



Anders Roth
mobilitetsexpert på IVL Svenska miljöinstitutet

Fakta: Förnybartdirektivet

Till 2030 ska drivmedelsleverantörer i EU ha nått en andel förnybart på minst 14 procent inom transportsektorn.

Samtidigt får andelen biodrivmedel från grödor inte överskrida 7 procent (eller lägre om användningen i landet var lägre 2020).

Källa: Energimyndigheten

Fakta: Transportsektorns drivmedelsandelar 2018

Diesel:	50,4 procent
Bensin:	29,9 procent
Förnybart:	19,5 procent
Totalt:	66,51 TWh

Bland de förnybara drivmedlen är fördelningen (som andel av totala mängden drivmedel ovan):

HVO drop in:	7,8 procent
HVO ren	4,5 procent.
FAME låginblandad	3,0 procent.
Biogas:	1,7 procent.
FAME ren:	1,0 procent
Etanol låginblandad:	1,0 procent
Etanol E85:	0,4 procent
Bio Nafta:	0,1 procent

Källa: SPBI Branschfakta 2019

JOHAN KRISTENSSON

2. Volvo XC60 T8 Polestar Engineered – tre snabba från provkörningen

Mattias Rabe 2 juli 2019

Nu har även värstingen av Volvo XC60 blivit Polestar-trimmad. Hans Hedberg är iväg och kör den och sin vana trogen berättar han om upplevelserna för vår webbpublik.



Hej Hans, var håller du hus i dag då?
– På "hemmaplan", i Göteborg. Har plockat ut landets första Volvo XC60 T8 AWD Twin Engine Polestar Engineered. Puh, snacka om långt namn, nära tungvrickning där!
Av det långa namnet att döma en kusin till Volvo S60 T8 AWD Twin Engine Polestar Engineered som du körde sent i fjol?
– Exakt så. Polestar som varumärke är ju Volvo Car Groups systerföretag med fokus på elektrifiering men "Engineered" (och "Optimisation") används på Volvo-bilar med det lilla – eller som i det här fallet, mycket – extra!

PROVKÖRNING: Volvo S60 T8 Polestar Engineered

Hur skiljer den sig från en vanlig XC60?
– Ganska rejält. Modellen finns enbart med kraftfullaste drivlinan T8 Twin Engine som i form av XC60 T8 Momentum har ett grundpris på 664 100 kronor. Denna guldklimp kostar på gatan 723 900 kronor men då ingår "nästan allt". Höjd prestanda och effekt (+15 hk, totalt 405 hk), manuellt inställbart Öhlins-chassi, greppvillig bromsutrustning från Akebono och eget designuttryck.

PROVKÖRNING: Volvo XC60 T6 AWD Polestar Engineered



Är den värd alla pengar då?

– Både ja och nej. Själv gillar jag chassisättningen, det är kul att laborera med alla olika drivlinekörlägen beroende på humör och lusta. Men tänk om man kunde få alla goodies på T6 AWD i stället som är lättare och har mekanisk fyrhjulsdrift – det hade varit mumma!



GALLERI
Volvo XC60 T8 Polestar Engineered
11 bilder

3. Volvo V60 första halvårets vinnare

Mattias Rabe 1 juli 2019

2019 års första sex månader har passerat och Bil Sweden summerar registreringen av nya bilar i vårt avlånga land. Ett par observationer är att Volvo V60 avgick med ohotad seger och att antalet laddbara bilar under perioden ökade med över 80 procent.



I dag är det ett år sedan nya fordonskattesystemet bonus/malus infördes. Bilar med låga eller inga utsläpp premieras, bilar med högre utsläpp straffas. Det gäller alltså bilar registrerade från och med den 1 juli 2018 och har sedan dess påverkat den svenska statistiken över nybilsregistreringar. Fortfarande påverkar skatteförändringarna nybilsförsäljningen negativt, så även WLTP-omställningen.

Om ett halvår kommer vi att se en liknande tendens uppenbara sig. Den 1 januari 2020 kommer fordonsskatten att baseras på bilarnas WLTP-förbrukningssiffror, som är högre än dagens NEDC-siffror. Det innebär ännu högre fordonsskatt nästa år och totala försäljningen kommer med största sannolikhet att vika än en gång, dock med en förväntad rusning till bilhandlarna innan årsskiftet i hopp om att få tag på bilar som inte drabbas av skattehöjningen.

Stort tapp mot 2018

Men innan vi går händelserna i förväg allt för mycket lägger vi nu fokus på första halvåret 2019. Bil Sweden har sammanställt antalet nybilsregistreringar och vi finner att mellan januari och juni i år registrerades 167 882 nya personbilar i Sverige. Det är en minskning med 25,6 procent jämfört med 225 543 registreringar under första halvåret 2018. Det stora tappet beror alltså till stor del på det som berördes i denna artikels första stycke, nämligen bonus/malus-skatten.

Volvo och Volkswagen tappade

Största bilmärke i Sverige under första halvåret var inte helt otippat Volvo. Med 31 693 registrerade enheter var Volvo en bra bit framför tvåan Volkswagen som registrerades för 20 686 fordon. Dessa båda giganters siffror var dock en bra bit ifrån förra årets motsvarande periods siffror. Volvo backade med 35 procent och Volkswagen med 40 procent.

Jaguar och DS små vinnare

Vinnarna under första halvåret var få, de flesta bilmärken tappade nämligen i statistiken. Bland vinnarna var Jaguar det märke som ökade mest – plus 237 procent. Men det ska tilläggas att sett till antal enheter var Jaguar ingen vinnare på den svenska marknaden. 241 bilar blev 811, det vill säga från 40 till 135 bilar per månad.

En annan relativ vinnare var franska DS, men även här rörde sig om få bilar, väldigt extremt få till och med. 32 registreringar blev 63, en ökning med 97 procent. Fem bilar blev knappt elva bilar per månad.

V60 en av få verkliga vinnare

Volvo S60 och V60, och då framför allt sistnämnda, var modellen som avgick med segerbuketten efter första halvårets summering. Och den gjorde det i dubbel bemärkelse. S60/V60 registrerades i 11 627 exemplar mellan januari och juni betydligt fler än övriga i listan. S60/V60 var dessutom en av få modeller som ökade under perioden, om än med knappa siffror (plus fem procent). Det beror så klart även på att nya V60 marknadslanserades för ungefär ett år sedan och tog över efter gamla V60 som hade börjat fasas ut.

Första halvårets tvåa var Volvo S90/V90 med 7 163 registrerade exemplar, ett rejält tapp jämfört med de sex första månaderna 2018. S90/V90 backade med 60 procent.

Trea under halvåret blev Volkswagen Golf med 6 793 registreringar, även det ett tapp jämfört med samma period i fjol, dock inte lika kraftigt som för Volvo S90/V90. Golf backade med 31 procent.

Uppåt för bensinbilar – tvärtom för dieselbilar

Andelen bensinbilar under första halvåret 2018 uppgick till 48,0 procent. Under årets första halvår uppgick andelen till 49,9 procent.

Dieselbilen har gjort en resa åt andra hållet. Under fjolårets sex första månader var 41,5 procent av de registrerade bilarna dieseldrivna. I år ligger andelen på 36,0 procent.

Laddbart fortsätter öka

De laddbara bilarna, det vill säga elbilar och laddhybrider, registrerades under första halvåret för 16 837 enheter vilket kan jämföras med 9 194 för ett år sedan. 83,1 procent upp, med andra ord.

Mest registrerade laddbara bilen under första halvan av 2019 var Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid med 2 647 exemplar.

På andra plats placerade sig Tesla Model 3 med 2 173 exemplar. Imponerande med tanke på att leveranserna av Model 3 i Sverige kom igång sent, samtidigt som det är en ”inte helt billig modell”. Teslan luggade Kia Niro Plug-In Hybrid som kom på tredje plats med 1 918 exemplar.

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Nya Astra ska byggas i Storbritannien – men Brexit avgör

Peter Klemensberger

2 juli 2019

Tillverkningen av modellen Astra flyttar hem till Tyskland men PSA vill även att nästa generation ska tillverkas i Storbritannien. Brexit kan dock sätta käppar i hjulet.



PSA-koncernen har nu gjort klart var nästa generation Astra ska byggas: hemma i Rüsselsheim och i brittiska Ellesmere Port – där dagens Astra byggs liksom i polska Gliwice.

PSA understryker dock att det förutsätter att ett handelsavtal mellan Europeiska Unionen och Storbritannien, som ju lämnar unionen, kommer till skott. Två fabriker i Europa ska bygga kommande Astra, en modell som i dag säljs med både Opel- och Vauxhall-emblem.

LÄS MER: PSA ska växa med 50 procent

Fabriken i Ellesmere Port, med cirka 1 100 anställda, har tidigare i år pausat i produktionen på grund av ”Brexit” och det är redan klart att 241 tjänster kommer att försvinna under året. 2017 gick man ner från tre till två skift på fabriken.

I Ellesmere Port har tillverkat Vauxhall-bilar sedan 1964, första modell var Viva som delade teknik med Kadett A. Astra är i dag den enda bilmodell som tillverkas i fabriken.

Peter Klemensberger

RECHARGE

5. Svenska priser på Volkswagen Passat GTE

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-07-02, 10:52

Uppdaterade versionen får längre räckvidd – och blir billigare än Volvo.



För några veckor sedan släppte Volkswagen de svenska priserna för den uppdaterade versionen av storsäljaren Passat. Nu får vi också veta vad laddhybriden Passat GTE ska kosta, och den går loss på 448.500 kronor.

Kombiversionen Volkswagen Passat GTE Sportscombi som de flesta lär välja kostar 458.500 kronor.

Den blir därmed något dyrare än konkurrenten Kia Optima Sportswagon, som kostar knappt 43.000 kronor mindre i basutförande. Även suven Mitsubishi Outlander PHEV är billigare – instegsversionen av den är knappt 60.000 kronor billigare.

Volvo är dyrare

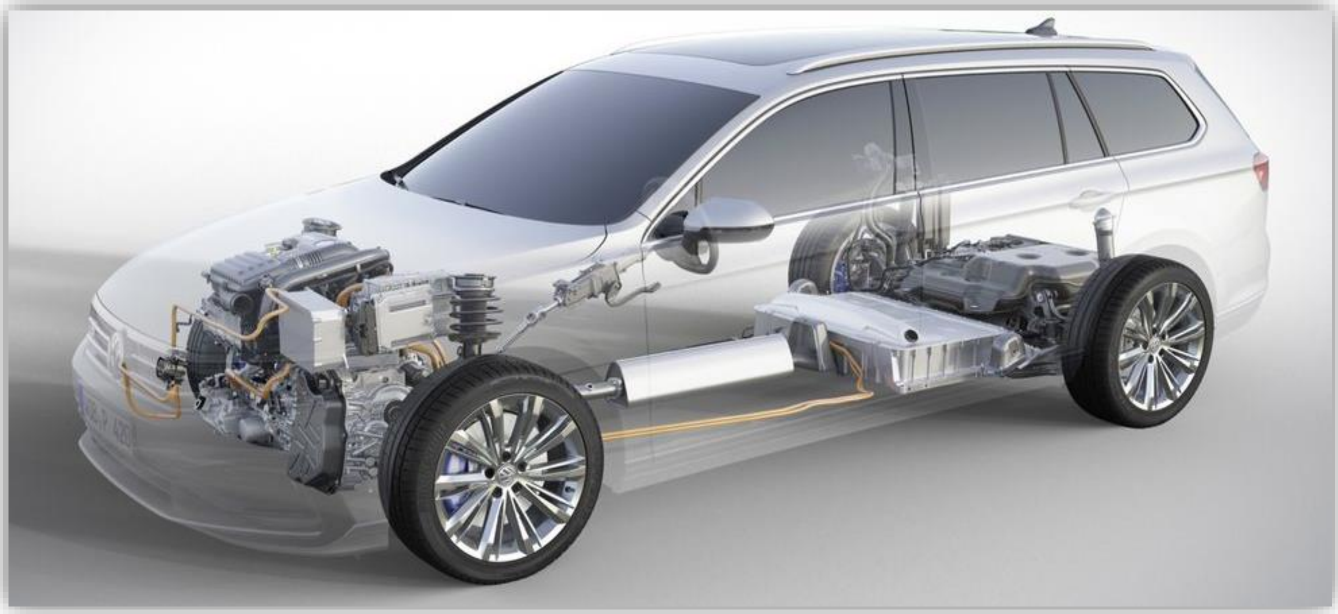
Volvos laddhybrider är däremot dyrare: V90 T8 Twin Engine kostar drygt 100.000 kronor mer än Passat GTE och V60 T6 Twin Engine är 36.000 kronor dyrare i basutförande.

Passaten ligger dock på ungefär samma nivå som Mercedes nya dieselladdhybrid C 300 de.

Längre räckvidd – men oklar leveranstid

Volkswagen Passat GTE får lite längre räckvidd jämfört med den tidigare versionen. Nu klarar kombiversionen 5,5 mil på eldrift enligt den hårdare WLTP-körcykeln.

Köpare som förbokar ett exemplar idag (kostnadsfritt) "garanteras en tidig produktion", skriver Volkswagen i pressmeddelandet, men exakt vad det innebär är än så länge oklart. Det största problemet med den tidigare modellen var att väntetiderna var extremt långa och att modellen senare sålde slut helt, så alla som ville ha en skrevs istället upp på väntelista till den uppdaterade versionen.







[Säljstart för ansiktslyfta Volkswagen Passat, mer utrustning standard och svenska priser]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Honda e – tre snabba från provkörningen

Mattias Rabe 2 juli 2019

Hondas lilla elbil e börjar närma sig lansering och vi har varit iväg till Tyskland för att köra den. Häng med så får du reda på mer om den elektriska bilen som rönt stor uppmärksamhet de senaste två åren.



På Frankfurtsalongen hösten 2017 presenterade Honda konceptbilen Urban EV Concept som blev något av salongens stora snackis. Det 395,5 centimeter långa elbilskonceptet föll många på läppen, mycket tack vare det nätta formatet, de formmässiga kopplingarna till första generationen Civic och – så klart – den gigantiska skärmen som täcker hela instrumentbrädans bredd.

Många började genast hoppas på en produktionsvariant av konceptbilen, och Honda var snabba med att avslöja planerna om produktion; 2019 hade japanerna i sikte. Något senare, efter att vi sett maskerade e-bilar ute i trafik, visades en prototyp av Honda e upp och samtidigt avslöjades räckvidden – 20 mil vid fulladdat batteri.

Nu befinner vi oss i mitten av 2019 och Honda e är mer aktuell än någonsin. Det är lanseringsdags. Inte riktigt än, men ganska snart, och vi har fått chans att köra Honda e för första gången – i prototypform. Vår man på plats vid Honda Akademie i Frankfurt är Oskar Krüger.

Hallå Oskar! Först och främst utseendet. Vad snurrar det för tankar i din skalle kring det?

– En tilltalande och utstickande retrodesign med inspiration från Civic 1972. Men låt dig inte luras av den ”gamla” designen, för undertill finns betydligt modernare grejer, inte minst den elektriska drivlinan men också kamerabackspeglarna och det de digitala gränssnitten i den annars spartanska förarmiljön.



Kontraster alltså. Drivlinan då, och hur fungerar den?

– För första gången bjuder Honda på bilens specifikationer. Inte alla, men några. Elmotorn är på 150 hästkrafter och är kopplad till ett batteri på 35,5 kWh. Lite väl litet batteri anser jag, men japanerna tycker att en liten bil ska ha ett litet batteri, annars äventyras vikten. Batteriet ska räcka till minst 20 mils körning enligt WLTP-körcykeln.

– Drivlinan fungerar som förväntat, men direkt sportig är den inte. Själva körupplevelsen får mig inte direkt att dra på smilbanden, inte heller kamerabackspeglarna. Något som däremot imponerar ordentligt är den extremt tajta svängradien.

– Mycket mer om körupplevelsen och hur förar- och passagerarmiljön fungerar berättar jag i den långa provkörningsrapport som publiceras i kommande nummer av tidningen.

Avslutningsvis... vad kostar Honda e och när kan man få tag i en?

– Något pris har man ännu inte gått ut med, det kommer ju närmare lanseringen vi är. Honda hoppas att de kan börja sälja bilen i slutet av 2019 och de första bilarna börjar rulla ut till kund under sommaren 2020. Så det är något senare än vad man först trodde när Honda pratade om 2019, även om säljstarten skulle äga rum i år.



GALLERI
Honda e Prototype
11 bilder

7. Audi S8 officiell – här är nya sportlimousinen med dubbelturbo-V8

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-07-02, 19:05

Det är över 20 år sedan Audi började "prestandaladda" sin lyxlimousin A8 med en särskild S-version, och nu har det blivit dags för den fjärde generationen.



Precis som flera andra av Audis prestandamodeller får nya S8 en 4,0-liters bensin-V8-motor med dubbla turbo, den här gången på 563 hästkrafter och 800 Nm. För att hålla förbrukningen på en någorlunda rimlig nivå finns ett lätthybridsystem med 48-voltsteknik.

Fyrhjulsdriftssystemet Quattro har en så kallad sportdifferential som ska ge en lite mer "lek-full" drivning med mer kraft till bakhjulen än i de vanliga modellerna. Det finns också fyrhjuls-styrning som innebär att bakhjulen styr emot i låg fart för att ge smidigare köregenskaper i stadstrafik. Bakhjulen kan också styra med bilen i högre farter för att förbättra stabiliteten.

För den som önskar finns till och med keramiska bromsar som tillval. Standard är däremot ad-aptiv fjädring som kan "förutse" vägen och anpassa dämpningen i förväg.



Vad den nya modellen kommer kosta är oklart men den tidigare versionen gick loss på 1,2 miljoner, och Plusversionen med ännu mer effekt gick på knappt 1,4 miljoner.







[Audi Q7 får en uppdatering med ny teknik och lätthybridsystem]



[Audi SQ8 officiell – får urstark V8-diesel]



[Prov: Audi R8 Spyder är värd varenda krona]

auto motor & sport

8. Audis luring om dieselfusket: Beskrevs som en "motorvärmare"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-07-02, 14:01

Testingenjörernas mejl avslöjade i ny granskning: "Ingen kommer märka något."



Audi har använt inte mindre än fyra olika fuskmjukvaror som skulle sänka utsläppen från V6-dieselmotorerna. Det avslöjar flera tyska medier under måndagen.

Fuskmjukvarorna ska ha utvecklats av Audi för att bilarna skulle få betydligt lägre utsläpp när de testades i körcykeln än på vanlig väg. Att det fanns hela fyra olika separata mjukvarulägen för utsläppsfusket tyder på att fusket var mer utbrett och kalkylerat för att klara fler situationer än med "bara" en mjukvara.

Mjukvaran ska ha funnits i Audis V6-dieselmotorer som producerats fram till början av 2018, och även hos koncernsyskonen Volkswagen och Porsche. Men tre av fusklägena klassades som lagliga av tyska motsvarigheten till Transportstyrelsen, KBA.

Beskrev som en "motorvärmare"

I mjukvaran kallades fusklägena för "motorvärmarfunktion". Flera detaljer om hur mjukvaran utvecklades och hemlighölls avslöjas nu i över 80.000 interna mejl och dokument som Bayerischer Rundfunk och Handelsblatt gått igenom.

Där stod det bland annat att myndigheterna "inte kommer märka något", och många anställda anade vad som kunde hända om allt avslöjades. Att ingen vågade säga till förklarades av den interna "skräckkulturen" inom koncernen, något som Volkswagen nu försöker ändra på genom att införa en kultur som bygger mer på "mod" – att våga avslöja felaktigheter.

VW-chefen själv, Herbert Diess, ska ha skrivit ett lagligt bindande uttalande om att koncernen inte hade någon fuskmjukvara i bilarna till tyska KBA – något som alltså inte stämde. KBA beskrivs i dokumenten som en enkel milstolpe att passera på vägen mot utsläppsfusket, och myndigheten frikände tidigt Audi trots att motorerna hade fuskmjukvara.



[Klart: Här får VW-ägare dela på miljonbelopp efter dieselgate]



[Volkswagens tidigare koncernchef åtalas för grovt bedrägeri]



[Dieseluppdateringen gav högre förbrukning – klassas inte som fel på bilen]



[Volkswagenägare slår larm: Dieselfixen gjorde min bil sämre]



Erik Söderholm

SVENSKA DAGBLADET

9. Varannan ny bil i Norge helt avgasfri

TT Publicerad 2019-07-02 kl 02.45

Hälften av alla Norges nysålda bilar i juni går helt på el, och av dessa är varannan en Tesla. Batteribilarnas segertåg fortsätter alltså, men politikerna varnas för frestelsen att röra förmånssystemet.



Tesla, och i synnerhet Model 3 som står uppradad på bilden, toppar försäljningsstatistiken i Norge.

I juni uppgick de rena elbilarnas andel av nybilsmarknaden i Norge till drygt 48 procent, och under första halvåret 45 procent, visar statistik från branschorganisationen OFV.

Samtliga klassiska bilmärken är därmed omsprungna av Tesla, som med en marknadsandel på 16 procent hittills i år är landets största märke. Tesla Model 3 säljs i nästan dubbelt så många exemplar som registreringsstatistikens tvåa, VW Golf.

Redan tidigare har andelen laddbara bilar varit uppe kring 50 procent i Norge. Nu är det de rena elbilarna som tar marknadsandelar från hybriderna, medan fossilbilar som helt saknar batterier i juni backat till 16 procent för bensin och 13,5 procent för diesel.

– Det lovar gott för stortingets mål om 100 procent fossilfri nybilsförsäljning 2025. Men att gå från 50 till 100 procents marknadsandel sker inte av sig själv, säger Petter Haugneland vid organisationen Elbilforeningen enligt nyhetsbyrån NTB.

Han syftar då på en politisk diskussion om att ta bort förmåner för renare bilar. Trots att luften i norska städer bara så smått börjat bli bättre tycker en del politiker att elbilsförmåner borde kunna börja trappas ned.

Elbilar är inte direkt subventionerade i Norge, det finns alltså ingen premie eller bonus som i exempelvis Sverige. Men köparna slipper en hel del skatter och avgifter, vilket innebär att dessa bilar ekonomiskt starkt gynnas jämfört med fossila motsvarigheter.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Ny lag tvingar elbil, laddhybrid och hybrid att låta

Peter Klemensberger 2 juli 2019

Nu gäller EU:s regler rörande AVAS, varningssystem för elektrifierade bilar – även hybrider. Men du får stänga av det.



Första juli var inte bara dagen då en rök på uteserveringen blev förbjuden utan även dagen då den tysta elektrifierade bilens tid var till ända. Från och med den 1 juli 2019 gäller nämligen EU:s krav rörande AVAS – Acoustic Vehicle Alerting System.

Lagen säger att alla elbilar, hybrider och laddhybrider tillverkade från och med den 1 juli 2019 måste vara utrustade med systemet samt att alla bilar som registreras från och med 1 juli 2021 också måste vara det.

LÄS MER: Så ljudsätter Jaguar elbilen I-Pace

Bilarna måste låta när de kör under 20 km/h och det med en ljudstyrka på mellan 56 och 57 decibel. I högre hastigheter bedöms däcken ge ifrån sig tillräckligt med ljud för att göra omgivningen uppmärksam på bilens närvaro.

Systemet får dock stängas av om det bedöms som nödvändigt men måste slås på per automatik när fordonet startas. Funktionen behöver inte vara på om bilen är av hybridtyp och för tillfället körs med förbränningsmotorn.

Beslutet om varningssystemet fattades redan 2015.

FILM: https://youtu.be/_gBi_rNGoQQ

I ovanstående film hör du varningsljud skapat av Harman, det Samsung-ägda företag som utvecklar ljudprodukter av många olika slag till både bilindustrin och konsumenter, och det under många olika varumärken, exempelvis JBL, Infinity, Mark Levinson, Harman Kardon och många fler.

RECHARGE

11. Tesla har hittat orsaken till garagebranden: Inget systemfel

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-07-01, 10:17

I slutet på april i år rapporterade vi om en Tesla Model S som hastigt, nästan på ett explosionsartat sätt, började brinna i ett parkeringsgarage i Shanghai. Tesla har nu utrett händelsen och kommit fram till vad som hände, det rapporterar electrek.



Branden startade i en batterimodul långt fram i bilen och sedan problemet identifierats har Tesla släppt en mjukvaruuppdatering för Model S och Model X som ska skydda mot att liknande händelser sker i framtiden. Denna uppdateringar ska förbättra temperaturregleringen i batteriet.

Utredningen visar också att branden inte berodde på någon komponent eller funktion som finns i alla bilar, utan att problemet fanns i den specifika bilens batteri.

Även om orsaken till branden nu är utredd och själva starten till branden är identifierad, så ger Tesla inget svar på varför det började brinna. Utan alltså bara att branden kan skyllas på en defekt batterimodul och inget generellt systemfel.

I samband med att Tesla offentliggör detta passar man också på att poängtera att elbilar har 10 gånger längre risk att fatta eld än en förbränningsbil. En uttalande Tesla brukar göra i samband med bränder.

"Även om bränder i Teslor redan idag är extremt sällsynta och våra bilar har tio gånger lägre risk att börja brinna än en bensinbil, så är vår ambition att ha noll incidenter", säger en talesperson för Tesla.

Teslan fattar eld i parkeringsgarage – se det blixtsnabba händelseförloppet
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Tesla uppdaterar Model S och Model X efter flera bränder

12. Koenigsegg i prisbråk om One:1 – ryter till mot auktionsfirma

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-07-01, 14:32

Det är gott om superbilar – eller ska vi kanske säga "hyperbilar"? – på Bonhams stora sportbilsauktion i Genève i september. Listan över bilar som ska gå under klubban är nu officiell och innehåller bland andra McLaren P1, Aston Martin One-77, LaFerrari, Bugatti Veyron och extrema Lamborghini Veneno Roadster som bara byggts i nio exemplar.



Med på listan finns också en Koenigsegg One:1 som faktiskt är ännu exklusivare. Koenigsegg One:1 var en specialversion av Agera som visades upp 2014 med vikt/effekt-förhållandet 1:1, vilket innebar 1.360 hästkrafter och 1.360 kilo. Bilen byggdes bara i sex exemplar. Toppfarten uppgavs vara över 450 km/h och 0–400 km/h gick på 20 sekunder.

Förflutet hos diktatorns son

Just det här exemplaret har bara rullat 60 mil och är en av många bilar som ägts av sonen till Ekvatorialguineas diktator, men som beslagtogs i Schweiz för tre år sedan.

Bilen förväntas säljas för 16,5 och 21 miljoner kronor, vilket förstås är enormt mycket pengar. Men enligt Koenigsegg är det alldeles för lite.

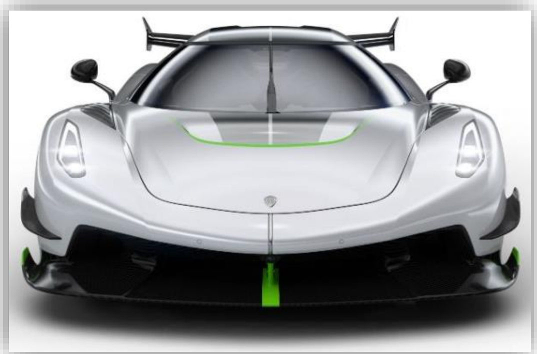
Koenigsegg ryter till mot auktionsfirman i ett blogginlägg och frågar sig om det verkligen går att lita på värderingarna som görs. Koenigsegg har till och med erbjudit sig att köpa bilen till ett högre pris, men det gick inte Bonhams med på.

Har ändrat värderingen

Bonhams har ändrat sig om värderingen, men inte med mycket. Prisspannet uppges nu vara 17,6 och 22,3 miljoner kronor.

Koenigsegg kritiserar värderingen som de tycker är "skadlig" för kommande bilar som ska säljas på auktion.

"Bonhams gör helt enkelt inte sitt jobb för att leva upp till ryktet som en seriös auktionsfirma. Detta är ett felaktigt och skadligt beteende", står det i blogginlägget.



[Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste ”egget” någonsin]



[Koenigsegg CCR Evolution: "Aldrig förr har 300 km/h känts som en barnlek"]



[Koenigsegg Jesko slutsåld efter fem dagar – förskott betalt på alla 125 bilarna]



Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Sista Corvette C7 såld på auktion för 25 miljoner kronor

Peter Klemensberger 2 juli 2019

Chevrolet Corvette som vi känner den, med motorn fram, går i graven i år. Sista frontmotor-Corvetten har nu sålts på auktion för 2,7 miljoner dollar.



Går du i köptankar och tycker Chevrolet Corvetteska ha motorn fram? Ja, då börjar du få bråttom. Nästa generation, C8, blir som vi tidigare har skrivit om en mittmotorbil och premiären sker den 18 juli.

Nu har den sista C7:an, alltså dagens generation med motorn fram, klubbats på en auktion för 2,7 miljoner dollar – strax över 25 miljoner svenska kronor.

Det var under Barrett-Jacksons auktion i Uncasville, Connecticut, som bilen ropades ut även om bilen på scenen inte var just det aktuella exemplaret – det sätts samman i slutet av september men med exakt samma specifikation.

Det rör sig om en svartmetallic Corvette Z06 med tak och splitter i kolfiber, röd inredning och extra allt.

LÄS MER: Corvette Final Edition nu i Europa

Nog för att det rörde sig om den sista C7:an men prislappen har också sin botten i att alla pengar gick till välgörenhet. General Motors har stöttat krigsveteraner i hundra år och pengarna denna bil drog in går oavkortat till Stephen Siller Tunnel to Towers Foundation som bygger hem för skadade soldater.

Rynkar du på näsan åt amerikanska bilar ska du ändå kolla på klippet nedan – det där med storartade bilauktioner är de nämligen oslagbara i.

FILM*: *https://youtu.be/N11U184FPns?t=171

14. Svenska snilleblixten har räddat över en miljon liv

2019-06-28

Redaktören bytbil

Säkerhetsbältet fyller 60 år - här är historien bakom



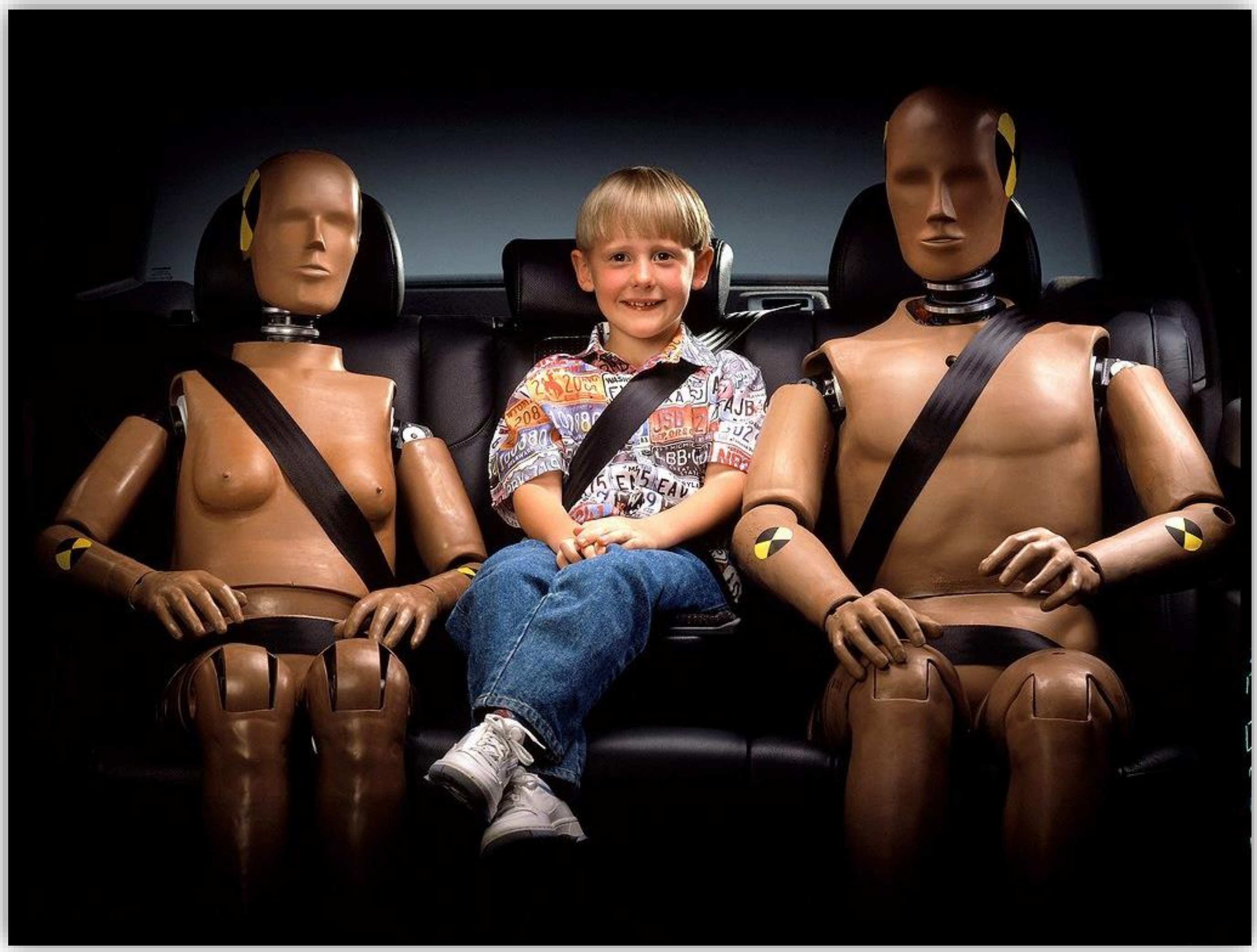
Nils Bohlin
Inventor Volvo 3-point Safety Belt

Svenska uppfinningen som räddat över en miljon människoliv fyller 60 år. Nils Bohlin var flygingenjören som kom på trepunktsbältet. 1959 blev bältet standard i Volvo PV och Amazon. Men vet du hur du använder bältet rätt?

Trepunktsbältet var en revolution för sökerheten när det uppfanns i slutet av 1950-talet. Nils Bohlin (1920-2002) arbetade som flygingenjör hos Saab med katapultstolar innan han gick över till Volvo. Kanske var det därför han insåg vikten av att sitta fast i stolen. När han kom till Volvo vidareutvecklade han ett bilbälte som Vattenfall tagit fram.

Volvo Amazon och Volvo PV blev för 60 år sedan, 1959, de första bilmodellerna i världen med trepunktsbälte. Volvo och Nils Bohlin fick patent på det revolutionerande bältet. Men i stället för att behålla det för sig själv öppnade de patentet för alla som ville använda bältet. Numera finns det i alla världens bilar och det har röddat mer än en miljon människoliv.

I Sverige och Europa är vi duktiga på att använda säkerhetsbältet. USA har sämre siffror, som delvis berott på lagstiftningen.



Det unika med trepunktsbältet är att det ökar skyddet för alla åkande vid alla typer av olyckor. Sitter du rätt bältad i bilen ökar chansen att överleva en krock med cirka 50 procent.

Men varför använder inte alla bältet om effekterna är så goda? En vanligt åsikt är paradoxalt den att bältet skrynklar kläderna därför åker man hellre utan.

Andra föreställningar är att det skulle vara farligt att sitta bältad om man skulle hamna sittande upp och ner i bilen, att det är obekvämt eller att airbag och ratt ger fullgott skydd eller så handlar det om ren okunskap. Det finns de som tror att man klarar att hålla emot med händerna vid en krock. Det gör man – om man är väl förberedd och bilen inte körs snabbare än sju kilometer i timmen.

Grundprincipen för trepunktssäkerhetsbältet från Volvo är densamma som 1959 när Volvoingenjören Nils Bohlins patenterade uppfinning blev standard i Volvos bilar.

Så här ska bältet sitta för optimal säkerhet:

* Det diagonala bandet ska sitta över bröstet, så nära halsen som möjligt. De nedre bandet ska sitta över höftbenet ner mot låren, inte över magen. Bältet ska dras åt när det sitter på plats. Ju närmare kroppen, desto bättre skydd. Bältet får inte vara vridet eller skadat.

* Gravida ska använda bältet under hela graviditeten. Bältet ska ligga tätt an mot axeln med den diagonala delen mellan brösten och på sidan av magen. Höftdelen ska ligga platt mot sidan av låren och så långt under magen som möjligt – det får aldrig tillåtas glida upp.

* För barn som sitter på barnkudde gäller samma bältesgeometri som för vuxna. Placera aldrig bältet under barnets arm. Det innebär stora risker för skador.

GRANTURISMO

15. Ford Sierra RS Cosworth

Gran Turisimo Magazine nr.6 2017

Den var hårdkokt och kompromisslös, Fords Sierra RS Cosworth. En homologeringsspecialare som idag är eftersökt i originalutförande och ännu mer så om siffran 500 finns i beteckningen.

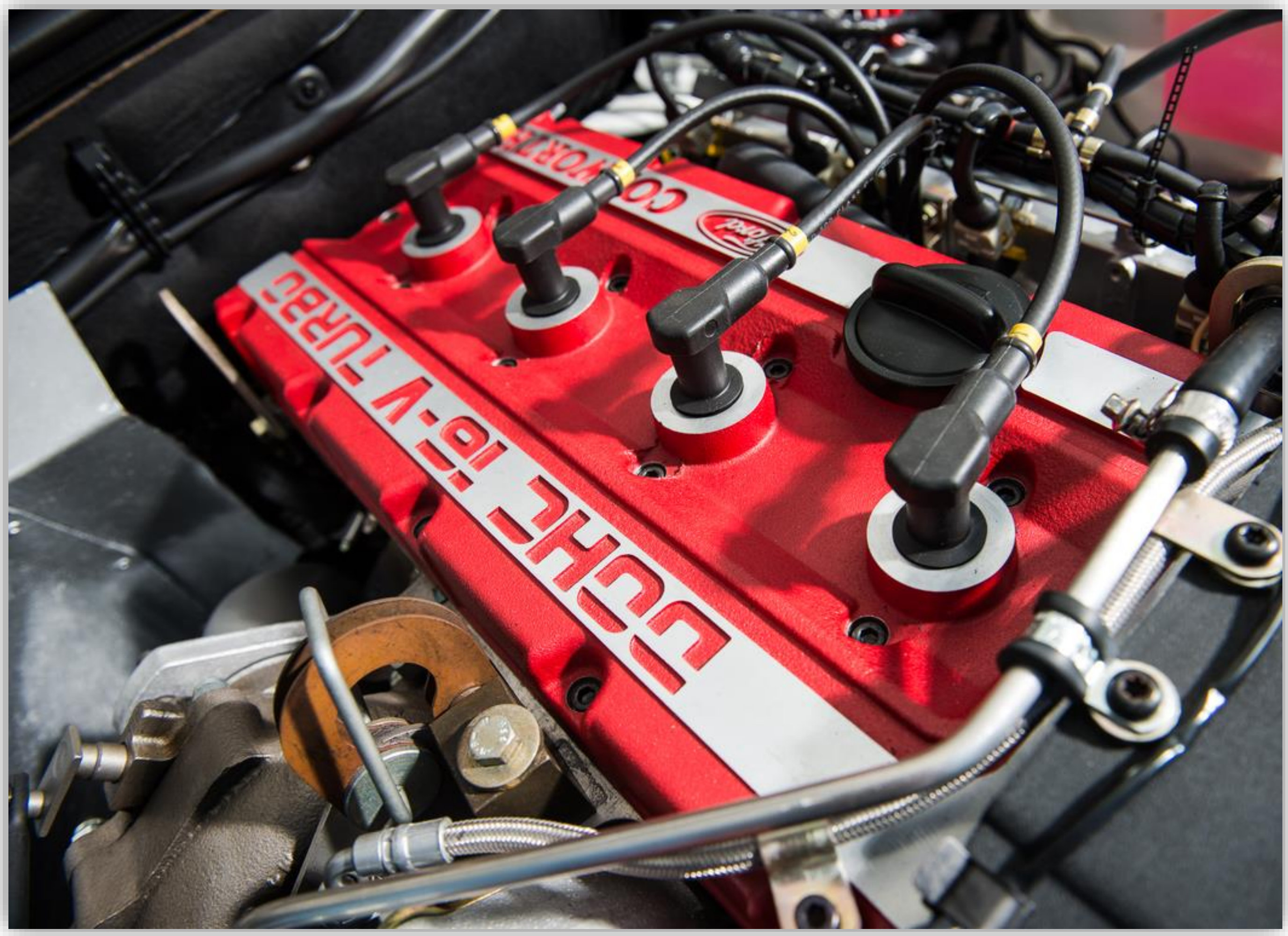


Vi kan nog inte skylla allt på bilen. Men faktum är att om inte Ford Sierra RS Cosworth hade haft de hårdkokta kvaliteter den nu verkligen hade så hade folk och fä på den andalusiska landsbygden haft ett par betydligt lugnare veckor än de nu fick, en tidig vår för drygt 30 år sedan.

Det var introduktion av Fords homologeringsspecialare för racingens och rallysportens grupp A-reglemente, som föreskrev 5 000 byggda exemplar för att bli godkänd för tävling.

Den svenska gruppen på plats var optimalt utvald, alternativt helt fel, beroende på vilket perspektiv man vill se saken ur. Jag delade bil med kollegan Björn, vi hade båda tävlat en del med diverse fram- gångar i Volvo- och Renaultmästerskapen i Sverige, vilket möjligen bleknade en aning jämfört med besättningen i den andra av våra två tilldelade Sierra Cosworth. Där fanns två kartläsare med internationell rutin och god fart även bakom ratten – vilket i synnerhet gällde Fords svenske PR-man Gunnar Palm, den tungt dekorerade mannen som allmänt anses vara världens första professionella codriver.

Gunnar spände fast sig på passagerarplats bredvid kollegan Marianne, som med aggressivitet – bilens hela väsen pockade på att bli piskad – drog norrut uppför de vindlande vägarna mellan apelsinlundarna. Liksom i alla yrkeskårer existerar en viss grad av rivalitet mellan oss motorjournalister, och Björn som körde vår bil triggades igång av den raska framfarten och efter någon mils lågsniffande under den vita Sierrans stora bakvinge tryckte han sig förbi i en inbromsning där Marianne oförsiktigt lämnade en lucka.



Tvålitersfyran var extremt trimmarvänlig

Det gick fort ett tag, som om alltihop var en lång specialsträcka, men Björn släppte i alla fall av genom de små byarna där gamla tanter i hucklen vinglade fram med sina brödpåsar i handen.

Efter någon timmes hårdkörning var det dags för kaffe och förarbyte, och det skulle ta några minuter innan den andra svensk-Sierran dök upp på parkeringen, ivrigt knäppande från metaller som svalnade av i olika snabbt tempo. Motorns gjutjärnsblock, med ursprung från Fords USA-byggda kompaktbil Pinto, hann knappast svalna mer än några grader innan vi hade svept kaffet och min namne kastade sig in bakom ratten i den andra Sierran och drog iväg.

Jag hade ögonkontakt de första kilometrarna, men när Gunnar kom till den första lilla byn utan något synbart avslag insåg jag att det var en förare van vid tempo nog att vinna VM-rallyn jag hade framför mig. Där varje liten smal bygata förvandlades till en möjlighet att skapa lite lucka bakåt. Prestigeförlusten gick lätt att bära (hade det varit en kollega framför hade nederlaget inte varit lika lätt att svälja) och jag kunde koncentrera mig på bilen istället för på vägen.

Hade någon då, för 30 år sedan, påstått att den ganska påvra folkbils-Sierran med sin flåsande turbomaskin och jättevinge på bakluckan skulle bli en dyrgrip på samlarbilsmarknaden som det betalades en halvmiljon för – och i extrema fall det dubbla om den var en RS500 – hade man bara skrattande avfärdat teorin som omöjlig.

Man ska komma ihåg att Ford Sierra, när den debuterade 1982, ansågs väl udda i formerna och konstruktionsmässigt var en rätt billigt byggd bil. Visserligen med delad bakvagn med snett bakåtriktade länkarmar à la BMW som bäddade för hyfsad fjädringskomfort, men genomgående hopsatt med ganska pappig kvalitet och med ganska trista motorer – inte minst de törstiga V6:orna. Man kan ana vidden av sparsamheten i bygget när man ser viktuppgifterna: knappt 1,2 tons matchvikt för de fyrcylindriga inroparna.



RS Cosworth i BTCC-skrud

Därför fick modellen, ersättaren till Taunus/Cortina-serierna, en svårare förlossning än väntat, och det var välkommet att man redan under utvecklingsarbetet planerade för en homologeringsspecialare, som kunde hjälpa till att lyfta imagen en del. Ford hade goda erfarenheter av försäljningseffekterna av tävlingsframgångar, och visste vad man måste göra för att få till en bra grundplåt för en tävlingsbil.

I det konceptet ingick inte flärd och påkostade material, bara det absolut nödvändigaste för att det skulle gå att bygga en effektiv racer. Men skulle man kunna få ut de 5 000 bilarna på marknaden behövde man också pressa priset (handlarna i Europa trodde inte att man kunde sälja fler än 1 500), och därför byggdes bilen bara i tre exteriöra färger (vit, svart och blå) med samma grå inredning, och i två utrustningsnivåer: med eller utan centrallås och elfönsterhissar. Men när jag satt där bakom ratten och pressade bilen på de andalusiska småvägarna tänkte jag aldrig på sådana trivialiteter. Det var fullt fokus på att ta sig fram så fort som möjligt, och faktum är att Sierra RS Cosworth var ett rätt kapabelt fortåkarjärn för sin tid. Chassit var stramt utan att bli oföljsamt, och styregenskaperna snabba och följsamma. Bromsarna dög åtminstone för hårdkörning i lite lägre hastigheter, och balansen var utmärkt, med en diffbroms som hjälpte till att ge bett ut ur svängarna.

Den raka fyran, som byggdes med ett dubbelkammat och fyrventilat topplock hos Cosworth och en ganska stor turbo som skulle klara betydligt högre laddtryck än de 1,1 bar som gav gatmotorn 204 hästar, hade rätt mycket turbolag (fördröjning). Men på den tiden var man inte bortskämd med överladdade motorer med en snäll och progressiv kraftutveckling, och Sierran var inte värre än någon annan överladdad prestandabil från tiden.

Annat var läget när jag fick prova en Sierra RS500 Cosworth i raceversion ett par år senare, för övrigt en viss Stig Blomqvists racer. Den hade en ännu större turboladdare och laddluftkylare som tryckte upp övertrycket en bit över två bar vilket resulterade i en effekt runt 500-strecket – därav modellnamnet på evo-versionen som också byggdes i 500 exemplar. Motorblocket var förstärkt och bränslematningen fördubblad i kapacitet.

I gatutförande resulterade konverteringen dock bara i 20 fjuttiga extra hästar och en ännu mer ketchupmässig motorkaraktär. Men när det behövdes fanns större resurser att hämta i RS500 än i den vanliga RS Cosworth, som nådde sin kulmen trimningsmässigt vid 350 hästar med originalturbon.



Fyrdörrars Sierra RS Cosworth

Total byggdes det drygt 5 500 exemplar av tvådörrars Sierra RS Cosworth (inklusive RS500) åren 1986–87. Dess kännetecken är den karaktäristiska jättevingen bak (som verkligen behövdes i fart, karossens lyftkrafter var annars betydande i hastigheter över 200 km/h), men frågan är hur många av dessa som finns kvar? De flesta har misshandlats till döds, och när man skannar marknaden i Europa inser man att det finns ett fåtal till salu varav knappt någon är i ett gott originalskick. Den efterföljande fyrdörrars och fyrhjulsdrivna Sierra RS Cosworth byggdes i över 20 000 exemplar, och tycks dessutom ha överlevt misshandeln från glada trimmare bättre.

Men det är vingkarossen som väcker överlägset störst habegär. För någon månad sedan fanns ett till synes fint exemplar, nära originalskick, utbjudet på PS samlarbilsauktion på nätet, som nådde en högstabudsnivå på 254 000 kronor. Det var ett bud som inte accepterades av säljaren, vilket väl är en indikation på hur högt skattad den första RS Cosworth-generationen redan är.



Inredning i enkelt utförande

Gunnar Dackevall

Klassiker

16. Studebaker på tyska

Publicerad 2019-07-02 kl 7:00

Text Mårten Carlsson

Ett närmast okänt samarbete mellan Studebaker och Porsche ledde fram till en avancerad bil som aldrig kom att tillverkas. Stoppad av en framtida kändis i branschen – gissa vem!



År 1953 var Porsche en etablerad sportbilstillverkare. Men det var inte alla som eferfrågade just deras sportbilar, utan deras expertis och kunnande. Man var lika mycket en ingenjörsbyrå som åtog sig diverse uppdrag.

Hos Studebaker kände man väl till Porsches meriter, man hade redan i slutet av 40-talet importerat ett par Volkswagens i studiesyfte, och man gillade tydligen vad man såg. Dessutom var Studebakers vice VD Richard Hutchinson personlig bekant med Max Hoffman, importör av Volkswagen och Porschebilar i USA.

Så genom den vägen vände sig Studebaker till Porsche för att få hjälp ta fram en ny motor, och det slutade med att man tog fram en helt ny bil.

Det ursprungliga förslaget från Porsche fick tummen ned, den byggde direkt på en prototyp som kallades 530, vilket var i princip en fyrsitsig 356. Men ville ha en större bil, med större motor, som skulle sitta fram.

Vi börjar med motorn för den var radikal 1953. En V6 på tre liter med 120 graders vinkel. Två varianter togs fram 542L, med luftkylning och 542W, vattenkyld. båda varianterna provades och den vattenkylda ansågs mer praktisk, den var lättare och gav lite högre effekt, drygt 105 hästkrafter.



Resten av bilen fick dubbla identiteter, hos Porsche var den typ 542, hos Studebaker kallade man den project Z-87. Det var en rymlig modern sedan, med fullt individuell hjulupphängning runt om, också det ovanligt på den här tiden.

Så vad hände sen då? Den färdiga bilen och motorerna skall ha skeppats över 1953 eller tidigt 1954. Men den blev stående på undantag en period. Hos Studebaker var man fullt upptagna med att rädda hela bolaget och slogs samman med Packard 1956. Först då när dammet lagt sig började man titta närmare på den nya bilen.

Den hade förvisso sett fullt modern ut 1953, det gjorde den inte 1956, saker gick i rasande takt under femtiotalet.

Hos Studebaker-Packard hade man en ung ingenjör som redan sågs som ett geni. Han fick i uppdrag att utvärdera Studebaker-Porschen, och ansåg att den helt enkelt inte fyllde någon funktion längre och den var dessutom inte tillräckligt amerikansk för att tilltala köparna.

Det var antagligen hans sista uppdrag hos Studebaker, för han hade redan rekryterats av General Motors tekniska utvecklingschef Oliver K. Kelley, som erbjudit honom fria händer att välja inom vilken division hos GM han ville, med vad han ville.

Det gjorde han och valde att arbeta hos Pontiac. Där, och även efter att han lämnade GM kom hans namn att bli ett av branschens mest kända.

Han hette John Z DeLorean.



Klassiker

17. Grattis Toyota Crown!

Publicerad **10 juli 2009**

I dag när André och Andrea har namnsdag vill vi påminna dig om Crown!



Toyota Crown kom redan 1955, från början direkt riktad mot **taximarknaden**. I dag är Toyota inne på den trettonde generationen Crown.



Toyopet Crown RS 1955-1962 såldes under fabrikat Toyopet i Japan

FILM: ***https://youtu.be/HT8rdUU1FUU***



Andra upplagan av Crown kom 1962 och det var med den som Toyota inledde sin exportsatsning på många marknader. Till Sverige kom den 1964 via Danmark.



Nästa Crown premiärvisades 1967 och sålde ganska bra i Sverige för att komma från ett så oetablerat märke. Den blev snabbt känd för sin driftsäkerhet och en hel del gick som taxi.



Crown S60 introducerades 1971. Det var den första generationen som såldes under namnet Toyota i Japan istället för Toyopet.



Crown fanns i en rad olika karossvarianter, stilig pickup…



…och rymlig stationsvagn.



En elegant hardtop coupé fanns också.



Crown generation nummer fyra skulle bli den sista att marknadsföras i Sverige, de säreget placerade blinkersarna och parkeringsljusen fram till trots. Här är en coupé på brådskande uppdrag.



Crown Royal 2005–08



Crown Royal Saloon VIP CN-spec 2009



Crown Majesta (S200) 2009



Modellista Toyota Crown Majesta (S210) 2013

18. Bentleys nya rekord: Kör om alla konkurrenter

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-07-02, 08:09

Trots en tjänstevikt på långt över två ton har en Bentley Continental GT slagit rekordet för produktionsbilar vid den klassiska backtävlingen på amerikanska Pikes Peak i amerikanska Colorado.



Bentleyn kördes på tio minuter och 18 sekunder, vilket alltså är rekord för produktionsbilar. Det är å andra sidan en bra bit från elbilen Volkswagen ID R Pikes Peak som körde samma sprint på 7:57, men eftersom den inte är gatregistrerad kan den heller inte räknas till Bentleyns konkurrenter.

Det tidigare rekordet för produktionsbilar stod en Porsche 911 Turbo S för. Tiden blev 10:26, och den sattes 2015.

Bentleyn med W12-motor togs direkt från produktionslinan men kompletterades med racebur, brandsläckare och skalstol med sexpunktsbälte.

Backtävlingen på Pikes Peak är knappt två mil lång och innehåller 156 kurvor. Starten sker 2.862 meter över havet och mållinjen går vid 4.302 meter över havet.

FILM: https://youtu.be/zHyZG7O12Uc



New Pikes Peak Record || Volkswagen I.D. R Full EV Monster - Fans' Perspective:

https://youtu.be/kAJaGAMWjHM

SLUT